

Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México

Jesús Aguilar Nery

Universitat Rovira i Virgili

A don Noé y don Jesús

Resumen: En este trabajo exploro la construcción social de la identidad de género masculino entre trabajadores del transporte público concesionado en la Ciudad de México, en relación con ciertas prácticas socioculturales, el espacio urbano y con los distintos ámbitos laborales que usan, transitan y evocan; así como las relaciones que establecen cotidianamente con otras personas para ir definiéndose, ambigua y contradictoriamente, como hombres.

Palabras clave: masculinidad, choferes, identidad, espacio urbano, Ciudad de México.

Abstract: *In this article, I explore the social construction of the identity of gender among drivers of the public transportation within the urban space of Mexico city and its relation with certain social practices, distinct labor environments that use, travel and evoke, as well as the relations that daily establish with other people to go being defined themselves, ambiguous and contradictorily, like men.*

Key words: *masculinity, drivers, identity, urban space, Mexico city.*

Presentación

El interés de este ensayo consiste en explorar la construcción de la masculinidad entre los conductores del transporte público concesionado de pasajeros, cuyo campo laboral ha constituido uno de los soportes reales e imaginarios de ser varón, no sólo en este grupo de trabajadores, sino de la masculinidad imaginada comúnmente como dominante. En otras palabras, se trata de una aproximación a la construcción social de la identidad de género masculina entre trabajadores del volante dentro del espacio urbano y su relación con los distintos ámbitos laborales que usan, transitan y evocan; así como los vínculos que establecen cotidianamente con otras personas para definirse, ambigua y contradictoriamente, como hombres.

El escenario para realizar este planteamiento es la Ciudad de México de fines de los años noventa y tiene como fuente principal los

registros que elaboré entre 1995 y 1996, en el marco de dos etapas de trabajo de campo multisituado en varias zonas del Distrito Federal y de municipios conurbados del Estado de México; registros que he continuado de modo menos sistemático hasta 1999. El trabajo de campo en las estaciones, los talleres, la carretera, los propios vehículos y las residencias de algunos informantes fueron los lugares donde obtuve información, pero también sirven como sitios, reales e imaginarios, para hablar de la construcción de la masculinidad entre los choferes.¹

¿Cuáles son las relaciones entre hombres y automotores? ¿Qué condiciones se generan para apoyar la elaboración de la identidad de género masculina entre conductores del transporte público? Pretendo responder a estas preguntas en tres sentidos: 1) relacionando el surgimiento de espacios públicos para los automotores y los choferes; 2) analizando el espacio laboral de éstos, especialmente los sitios que sirven de apoyo al sistema de transporte; y 3) describiendo algunas prácticas socioculturales de los conductores en espacios y tiempos vinculados con su oficio.

Espacios públicos y autotransporte: proyecciones de la masculinidad dominante

Ahora sabemos que la construcción de los géneros es un proceso social complejo. La de la masculinidad implica que los hombres aprendan, asimilen, impongan, rechacen; en fin, negocien ciertas conductas, prácticas y sentidos de acuerdo con lo que otras personas esperan y lo que cada uno considera que debe ser un hombre. En ese sentido, debemos abundar en ejemplos de la manera en que, según ciertas condiciones materiales y tradiciones locales, dan como resultado

¹ Convengo con Clifford (1999: 118) en considerar las prácticas de campo como “un conjunto de prácticas de investigación corporeizadas, de pautas de separación, de distancia profesional, de ir y venir” que nos hablan de la institucionalización y cierta tradición académica en torno a la producción y construcción del conocimiento antropológico. De acuerdo con este autor, resulta conveniente pensar en el “campo”, más que como un lugar, como un conjunto de disposiciones y prácticas corporeizadas; es decir, un *habitus*.

diversas formas de ser y manifestar la masculinidad.² Un camino al cual se llega algo tarde, pues las mujeres han desarrollado la perspectiva de género por lo menos hace tres siglos (Lagarde, 1992). Convengo con De Barbieri (1995: 48) acerca de que “se requieren investigaciones que den cuenta de la forma en que los varones, como tales, construyen la reproducción, la sexualidad y la capacidad de trabajo en ámbitos privados, domésticos y públicos”.

Los movimientos feministas, sobre todo desde mediados del siglo XX, han estado discutiendo y modificando en ámbitos específicos las pretensiones masculinas de definir desde una sola perspectiva de género la esfera pública. La incorporación cada vez de un mayor número de mujeres dentro de los mercados de trabajo es uno de los rasgos más significativos al respecto; resulta ya muy común ver mujeres taxistas, policías o en puestos de representación política, y son ellas quienes, a menudo, encabezan asociaciones y manifestaciones para reclamar sus derechos.

¿Por qué entonces el imaginario colectivo sigue privilegiando la presencia masculina en los espacios públicos? Una de las razones que permite explicar la fuerte asociación entre hombres y espacios públicos ha sido la categorización de esta relación como supuestamente arraigada en la biología humana.³ Esta asociación sigue reproduciéndose en toda la sociedad al nombrar y utilizar reiteradamente los foros públicos, considerándolos como de uso y propiedad de los varones, lo cual ha hecho parecer esta relación como “natural”. Por ello una vez que se sedimentó tal creencia en los discursos y las prácticas dominantes configuró el esquema de

² Es necesario sistematizar algunos de los puntos oscuros y varias de las confusiones que está originando la categoría de género, producto de su mayor divulgación en los últimos años, que ha redundado en un uso “más libre pero menos riguroso”, identificándose con lo femenino, las mujeres y los movimientos feministas; por lo que los estudios de género a menudo significan estudios de mujeres, pero no de hombres (De Barbieri, 1995: 47; Gutmann, 1997: 385).

³ Un punto importante destacado por autores inspirados por la filosofía del lenguaje como Brown (1987: 97), entre otros es que el lenguaje que generamos es al mismo tiempo un elemento que nos genera y reconstruye la realidad; es decir, el lenguaje constituye realidades más que ser un reflejo de ellas.

representaciones que sostienen la inmunidad de estas asociaciones y distinciones genéricas (Butler, 1990).⁴

Otras formas culturales como la socialización familiar, las instituciones (escuela, Iglesia, entre otras) así como algunas más recientes, como el cine y, en general, los medios de comunicación masiva, siguen identificando una serie de características prácticamente invariables. Dichas formas no reflejan simplemente de modo “natural” esta asociación entre lo público y lo masculino, sino que ayudan a constituir la y, por consiguiente, contribuyen a validar y reificar las categorías dominantes de la masculinidad y la feminidad (Cohan y Hark, 1993).

La mayoría de las sociedades han desarrollado una estructuración del mundo que ha separado lo público de lo privado mediante ciertos planteamientos, especialmente aquel basado en las necesidades de reproducción biológica y la división sexual del trabajo como determinantes en la organización simbólica del orden natural y social. Según Bourdieu (2000: 37), la elaboración del orden simbólico está fundado en una “construcción social arbitraria de lo biológico, en especial de los cuerpos (masculino y femenino); de sus funciones y sus costumbres, lo cual proporciona un fundamento aparentemente natural a la visión androcéntrica de la división de la sexualidad, la división del trabajo, y, por ende, de todo el cosmos”. Bourdieu concluye que, en general, el androcentrismo se apoya en dos operaciones simultáneas para configurar lo que él llama la dominación masculina: “legitima una relación de dominación inscribiéndola en una naturaleza biológica que es en sí misma una construcción social naturalizada” (2000: 37 [Subrayado en el original]).

En la tradición occidental han prevalecido dos sentidos básicos para separar lo privado de lo público. De acuerdo con Thompson (1998:105), un primer sentido es el que se dio a partir de mediados del siglo XVI, cuando lo “público” empezó a significar mayor actividad o

⁴ De acuerdo con la perspectiva de los trabajos recopilados por Lamas (1996), pretendo interpretar el género como una construcción simbólica fundada sobre los datos biológicos de la diferencia sexual, por ello el género se piensa como un sistema de relaciones culturales entre los sexos históricamente variante y en compleja interacción con un amplio número de instituciones económicas, sociales, políticas, religiosas y tecnologías materiales.

autoridad relacionada con el Estado; y, por oposición, lo “privado” eran las actividades o esferas de la vida separadas o excluidas de él. La esfera pública burguesa si bien se fundaba en el principio de acceso universal, en la práctica estaba restringida a quienes habían tenido los medios educativos y financieros para participar en ella; más aún, la esfera pública burguesa estuvo no sólo restringida a las elites educadas y propietarias, sino también a una reserva predominantemente masculina, heterosexual y patriarcal. La esfera pública era interpretada generalmente como dominio de la razón y la universalidad en la que únicamente los hombres participaban, mientras que las mujeres, por su supuesta inclinación al particularismo y a su manera frívola de hablar; comúnmente se pensaba que encajaban mejor en la vida doméstica. Tales prejuicios arraigados profundamente sobre las diferencias de género han sido rasgos fundamentales para caracterizar la esfera pública.⁵ Thompson ha criticado esta dicotomía y plantea una alternativa, argumentando el surgimiento de la “propiedad pública mediática”, la cual ha creado nuevas formas de propiedad pública al reconstruir y hacer más flexibles y opacas las fronteras entre lo público y lo privado.

Otros datos sobre los privilegios masculinos indican los intereses económicos que subyacen a los arreglos de género actuales y confirman su peso en los asuntos públicos. Según Asturias (1997), los hombres poseen 99% de las propiedades y perciben 90% de los ingresos a nivel mundial; de modo que el ingreso global promedio de los hombres es 180% mayor al de las mujeres (Zozaya, 2000). Sin embargo, Robert Connell un especialista norteamericano en masculinidades, entrevistado por Zozaya señala que tales desigualdades genéricas no producen únicamente beneficios para los varones; por ejemplo, la violencia pública es ejercida sobre todo entre hombres: son ellos las principales víctimas de asaltos y asesinatos fuera del hogar y de los conflictos militares; también los varones son quienes ocupan trabajos que, a menudo, dañan sus cuerpos y están más expuestos a accidentes industriales y de carretera.

⁵ El otro sentido básico de la dicotomía público/privado en Occidente, descrito por Thompson: lo público significa “abierto” o disponible al público; mientras lo “privado”, en oposición, es lo que queda oculto a la mirada, lo dicho o realizado en privado, en secreto. En suma, la visibilidad de lo público *versus* la invisibilidad de lo privado (1998: 165-166).

Para el grupo de sujetos de los que hablamos en este trabajo es pertinente abundar acerca de la manera en que la asociación entre lo masculino y lo público se ha ido configurando a través del tiempo, al destacar que mediante la interacción entre las experiencias culturales de las personas y los espacios urbanos se van modelando sentidos y prácticas permanentemente imbricadas.⁶

El servicio de transporte masivo en México, como en otros países, significó un cambio que aceleró los procesos económicos, socioespaciales y culturales (Berman, 1989). Los enlaces, primero por ferrocarril y luego por carreteras, agilizaron el traslado de mercancías, bienes y personas a lo largo y ancho del territorio nacional (Coastworth, 1984; Ibarra, 1991). Los alcances de poblaciones aisladas que iban formando parte de los conglomerados urbanos marcaron la ruta con la mítica creencia acerca del progreso y del engrandecimiento de la unidad nacional. La introducción de los modernos sistemas de transporte significó también incorporar nuevas y costosas tecnologías, y comprometer el trabajo de muchas personas. Con el tránsito de bienes y servicios, las carreteras también modificaron el territorio al incorporar nuevos elementos que apoyaron la ampliación de estas vías: estaciones de ferrocarril y de autobuses, talleres mecánicos, agencias de viajes y establecimientos comerciales de servicio y ayuda a los viajeros; lo cual impulsó la consolidación de la movilidad laboral de las personas, así como del mercado turístico en todas las latitudes conectadas con el transporte. Muchos de estos establecimientos fueron creando y fortaleciendo el grupo laboral que se iba conjuntando, vinculado preferentemente con el mundo masculino.

Los cambios en los hábitos y en la propia percepción de las distancias y el tiempo fueron más evidentes a principios de siglo que en la actualidad. Como lo ha señalado Camarena (1991-1992) para el caso mexicano, la aceleración de las actividades en las ciudades y el ritmo

⁶ La valoración reciente acerca del espacio social en las teorías y estudios sociales muestran que el espacio no es un mero telón de fondo ni un receptáculo donde sucede la vida social, sino en realidad se trata de un elemento estructurante de la vida social, junto con la dimensión temporal. De tal manera que el espacio organiza, induce, impide o limita, además de que "comunica" la vida de sus habitantes (véase Soja, 1988; Lezama, 1993; Giddens, 1995; entre otros).

que impuso el transporte para el incipiente trabajo manufacturero fueron, a la larga, cambios que marcaron de modo definitivo el vértigo ciudadano.⁷ En el caso del sistema de transporte público de la Ciudad de México es importante apuntar que se trata de un servicio que ha sido proporcionado tanto por el Estado como por particulares; estos últimos mediante concesiones del gobierno ofrecen, actualmente, la mayor cobertura, regularmente a través de agrupaciones (líneas) que congregan a individuos con una sola unidad (o varias) en una o más líneas. Las funciones cumplidas por los diversos sistemas de transporte moldearon los espacios urbanos y rurales, así como las relaciones sociales y los significados socioculturales; por lo que aparecieron novedosos sentidos para la sociedad en su conjunto. El transporte impactó el ritmo de la vida social, amplió el ámbito público, ya de antemano identificado con lo masculino; y, al mismo tiempo, las posibilidades de movilidad redujeron el uso de otros lugares que eran centrales en la vida de las ciudades, por ejemplo, las plazas y los parques.

El simbolismo ligado al ferrocarril primero y luego al automóvil ha sido significativo también para asociar masculinidad, automotores y espacio urbano, pues los vehículos participan como pocos objetos de una densa red de significados: resumen y elaboran una abstracción de todo fin práctico en la velocidad, el prestigio, la connotación formal, la connotación técnica, la inversión apasionada, un elemento identitario y de diferenciación tanto a escala personal como comunitaria (Baudrillard, 1969; Bright, 1998). Según Baudrillard (1969: 79), el automóvil es concebido comúnmente, pero sobre todo por los hombres, asociado con lo fálico y como todo objeto funcional mecánico “como un objeto de manipulación, de cuidados, de fascinación. Proyección fálica y narcisista a la vez, poderío pasmado por su propia imagen”. En las sociedades contemporáneas el vehículo puede verse como un símbolo dominante, un objeto social total, según

⁷ Un caso extremo es la Ciudad de México, en la cual varios millones de personas ocupan entre dos y cuatro horas diarias transportándose en metro, autobuses, taxis y autos particulares. En conjunto se realizaban más de 29 millones de viajes-persona por día en la capital en 1994. Estas travesías se convierten en viajes metropolitanos, y se han vuelto una de las formas más relevantes de apropiación e imaginación del espacio urbano (Aguilar, 2000: 91; García, Castellanos y Rosas, 1996).

la formulación de Augé (1985: 79) retomada de Mauss, para indicar los múltiples elementos significativos vinculados con la identidad de los urbanitas motorizados.

Construcción de la masculinidad sobre el asfalto: calles, estaciones y talleres como sitios del hacer y saber masculino

La construcción dominante de la masculinidad está relacionada con algunos espacios laborales, pues cada foro de actividad humana se ha elaborado en relación con ciertas prácticas, por lo que se han conformado ciertas tradiciones sobre los usos considerados legítimos, aceptados y casi inmunes a la crítica.⁸ Un ejemplo todavía claro de lo anterior es el ámbito laboral de los choferes y su asociación con el conjunto de lugares que usan, transitan, poseen y evocan.

El denominador común del trabajo como conductor es la movilidad. Mientras los choferes recorren la ciudad por ciertas rutas, conocen o, mejor dicho, están dispuestos a tener un mayor contacto con personas extrañas, descubren nuevos lugares o crean lazos relativamente estables en cada uno de los nodos del trayecto de cada ruta. Lo anterior contrasta con el peso que tienen las actividades fijas ligadas con la familia y el barrio donde viven, pues los conductores permanecen fuera de casa, comen fuera de ella y hasta los ratos libres los pasan también junto al vehículo o dentro de las estaciones. En suma, las calles, las estaciones y el vehículo son sitios donde transcurre buena parte de la vida de los chafiretes⁹ (Aguilar, 2000: 94).

Las estaciones se han convertido en lugares públicos en donde las personas se dan cita no sólo para utilizar los servicios de transporte,

⁸ De acuerdo con Safa (1993: 288), la experiencia cultural de los distintos espacios urbanos (habitacionales, laborales, de consumo, recreación y de traslado) son estructuradores a la vez que estructurados históricamente, por las experiencias y prácticas sociales de las personas que interactúan en ellos.

⁹ En México, la palabra *chafirete* se usa de forma peyorativa para referirse al conductor o chofer del transporte público, preferentemente de pasajeros en rutas concesionadas a particulares. En el presente artículo ocupó los términos "chofer", "conductor" y "chafirete" como sinónimos, pero éste último sólo para contrastar el grupo de referencia de los demás autotransportistas. Dicho grupo abarca los trabajadores de ruta fija predeterminada entre dos puntos denominados "bases", que paran a lo largo del recorrido en puntos más o menos establecidos; entre estos trabajadores destacan los que manejan autobuses, taxis colectivos y "peseros" (<http://nacos.com.mx/peseros>).

sino en una referencia nodal dentro del territorio. A partir de la inauguración del servicio de transporte masivo, las agencias y las estaciones se tornaron en un ámbito público de atracción de usuarios, donde empleados del servicio, vendedores y usuarios fueron incorporando a su cotidianidad las pautas de tiempo marcadas por los horarios de salida del transporte. El espacio de las estaciones es el territorio donde los chafiretes encuentran una evidente muestra de su poder como gremio, de su identidad como grupo laboral. Las estaciones funcionan como configuradoras de sentidos y prácticas que delimitan las identidades, así como sus fronteras con otros automovilistas y con los usuarios. Debido a que se trata de lugares de paso, las estaciones son investidas con renovados sentidos a través del flujo de quienes las transitan permanentemente. Los chafiretes “cotorrean” (juegan, bromean, charlan, alburean) mientras esperan su salida, que puede variar de pocos minutos hasta más de una hora para realizar su recorrido; entre tanto buscan darle un toque especialmente lúdico que relaciona los albures,¹⁰ las mujeres, el alcohol y la música como elementos constantemente combinados y de gran valor en su estilo de vida, pero también son puntos que contribuyen a la solidaridad y al robustecimiento de su condición de género (Aguilar, 2000: 100).

Durante el tiempo que permanecen en las estaciones, los chafiretes tienden a reforzar el ambiente de competencia masculina mediante intercambios lingüísticos (albures, insultos y chismes) y los juegos que suelen practicar (fútbol, escaramuzas de golpes, etc.), situaciones de conflicto simulado, envuelto en cierta retórica para ganar un prestigio, para demostrar y reafirmar quién es el mejor, el más *importante*;¹¹ es decir, se trata de la única manera de manifestar su personalidad. Esta

¹⁰ Según Gutiérrez (1988:134-135), el albur, “es un juego verbal que se practica en todo el país con distintos grados de elaboración y complejidad [...]. Es un combate y lo propicia uno de los interlocutores. Si el virtual adversario acepta la provocación, elaborarán, sobre la marcha, sus tácticas y estrategias de acuerdo a los recursos que el otro oponga [...] De esto depende su duración y desarrollo y concluye con la aceptación, expresa o no, de la derrota”. En general, los albures tienen como tema principal la sexualidad y son dichos, principalmente, entre hombres, por lo cual quien gana en cada juego considera un triunfo de su masculinidad sobre la de su oponente.

¹¹ Marqués (1997) ha señalado que uno de los fundamentos del orden masculino dominante es “ser importante”, que junto al honor y el prestigio han sido los ejes para

última se encuentra expuesta a un fuerte desgaste emocional y abierta a la incertidumbre en cada recorrido (Aguilar, 2000:100). Con cierta frecuencia, cuando hay *chalan*es (ayudantes y aprendices de chofer) en alguna agrupación, son quienes más suelen escenificar pequeñas riñas y juegos de golpes que pueden, incluso, llegar a fuertes enfrentamientos, donde los mayores y más fuertes tienden a someter y maltratar a los menores o más débiles. Si bien el “débil” suele rendirse ante el de mayor fuerza, sabe que puede ser mejor que su oponente en un rubro diferente al físico. De hecho, la resistencia física es tenaz pero, ante todo, de tipo verbal, gestual, con alto contenido irónico e insultante, simulando de esa manera su propia debilidad y utilizándola para contraatacar cuando el otro (el fuerte) está más confiado. En suma, escenifican una épica del honor y el prestigio al interior del gremio, pero también representan una épica cotidiana por la sobrevivencia.

A la estructura organizativa de posiciones que ocupan las personas en el sistema de transporte de pasajeros en la mayoría de rutas concesionadas de la Ciudad de México podemos describirla como sigue, de manera ascendente: *chalán* (niño o joven aprendiz), *posturero* (chofer eventual en varias unidades), chofer, chofer propietario y empresario; paralelamente se ubica la posición de *checador*, una especie de coordinador en cada base, quien puede ser un chofer comisionado, un chofer retirado o una mujer (Aguilar, 2000: 96-97). Por su parte, en el servicio de transporte estatal sólo hay tres posiciones: choferes, aprendices y checadores. En ambos casos esta estructura es jerárquica y más o menos rígida, según la organización de cada ruta. El peso gremial se manifiesta al momento de realizar alguna movilización (festiva, política, etc.), pero cotidianamente al momento de ingresar un nuevo miembro al grupo mediante su “bautizo”.¹²

describir y explicar la actuación de muchos varones; estos rasgos implican que un sujeto orientado por tales nociones debe guiarse por “la lógica de la excelencia”, la cual debe aspirar a exceder la talla del otro, y debe ser demostrada y reconocida en la esfera pública (véase también Gilmore, 1997).

¹² Estas prácticas de inclusión al grupo de chafiretes pueden variar o, incluso, no existir; suelen efectuarse en una estación para “felicitar” a un *chalán* que se ha convertido en chofer o para aceptar un nuevo miembro al grupo, sea chofer o *chalán*. En general, el “bautizo” consiste en que un grupo de integrantes de la ruta le propinen golpes, burlas o

Al interior de la organización de concesionarios particulares existe un mecanismo de ascenso, mediado por la acumulación de experiencias y recursos (materiales y simbólicos) para alcanzar los escalones más altos, aunque también hay elegibilidad para ocupar uno u otro puesto, de acuerdo con la responsabilidad e intereses de cada chofer (Aguilar, 2000: 97). De tal manera que, en muchos casos, hay prospectos para este campo laboral desde la niñez y la juventud, pues cada escalón representa también un paso más hacia la construcción de la hombría.

Entre los jóvenes de clases populares laborar como chofer es uno de los medios más socorridos para insertarse en la vida pública como hombres adultos, ya que se trata de un medio para conseguir su pasaporte a la ciudadanía (Gorz, 1995:184). Debido a que entre los jóvenes se reconoce la habilidad y la capacidad de manejar un vehículo (mayor prestigio si es de mayores dimensiones) y la responsabilidad que implica ser un trabajador de este oficio, en el momento de afianzarse como choferes asumen la creencia de considerarse potenciales proveedores, ya no como hijos de familia, sino como hombres (ciudadanos) y posibles padres. Muchos jóvenes iniciados como chalanos aceleran su proceso de aprendizaje para avanzar en la jerarquía hasta convertirse en choferes y así adquirir un sitio y prestigio dentro del gremio.

El ambiente competitivo entre los conductores de las diversas rutas y medios de transporte es otro ingrediente para conformar su masculinidad. Hay una serie de micro eventos y situaciones que se combinan para resaltar este ambiente: el traslado, los vehículos y los atributos asociados con ser buen chafirete. La operación de desplazarse por las carreteras podemos verla como una unidad que contiene otras acciones y situaciones competitivas: rebasar a otros vehículos, ganar mayor pasaje a los otros transportistas, dar un mayor número de vueltas al circuito establecido, y con ello, obtener mayores ganancias, o bien ganar la salida del semáforo en luz verde, etcétera. Los vehículos también son medios para expresar la competencia masculina: reconocen la unidad con el arreglo más original, la más limpia, la más

ensucien al elegido con productos como aceite, agua, gasolina, etc., para hacerle sentir el peso gremial y su posición subordinada en tanto recién llegado al grupo.

equipada (radio, televisor, aire acondicionado, entre otros aditamentos). Las cualidades asociadas, desde su punto de vista, con ser un buen chafirete también contribuyen a fortalecer un tipo de masculinidad: exaltan a quien es capaz de conquistar más mujeres, y quizá tener hijos con ellas; especialmente se enorgullece quien es buen bailador, ingiere (“aguanta”) más bebidas alcohólicas y conduce con pericia sin sufrir daños ni producirlos a los demás. En suma, los vehículos, algunos atributos personales y buena parte de sus actos tienden a reforzar el ambiente de tensiones (conflictivo) para demostrar su identidad y su prestigio como hombres, al tiempo que pretenden mostrar y reafirmar quién es *el mejor* chofer.

El servicio regular de transporte impone un cúmulo de retos cotidianos en donde los hombres deben poner en juego sus conocimientos, su fuerza, su coraje y habilidad ante la potencia de la máquina. Estos retos van desde cumplir con transportar al pasaje de modo más o menos seguro y rápido, dar mantenimiento al vehículo o hacerle alguna reparación imprevista hasta trasladar pasajeros en estados inconvenientes o en emergencias. Estas situaciones que cotidianamente realizan los chafiretes refuerzan los roles vinculados con la masculinidad y se extienden a otros ámbitos laborales que sirven de apoyo al sistema de transporte; tal es el caso de los talleres mecánicos, como veremos a continuación, pero también están los talleres de hojalatería y pintura, los de servicio eléctrico o los de reparación de alarmas y estéreos, los autolavados y aquellos establecimientos que venden autopartes o abastecen gasolina, aunque en estos últimos las mujeres han venido ocupando muchos puestos como vendedoras.

Los talleres mecánicos constituyeron un eslabón indispensable para el servicio de transporte; se fueron desarrollando al ritmo de la demanda de los usuarios que solicitaban el servicio, siempre próximos a un camino principal o a los centros urbanos. En este tipo de talleres, sea que cuenten con un local especial o formen parte de una casa, se pueden encontrar herramientas como gatos hidráulicos, yunques, taladros, sierras, llaves, destornilladores, martillos, pinzas y muchas otras, así como una serie de insumos, como tornillos, aceite, petróleo, alambres, cables, lijas, mangueras, etcétera.

En el taller mecánico, como en la mayoría de los negocios especializados en el servicio al autotransporte, laboran mecánicos, al

menos uno, de primera categoría y otros de menos experiencia, así como aprendices. Para estos hombres su trabajo implica conocimiento y creación permanentes, a la vez que comprende el uso continuo de la fuerza física para el manejo de herramientas manuales y mecánicas. En el ejercicio de reparar o dar mantenimiento a los vehículos se demanda una importante cuota de inventiva para dominar y adecuar tecnologías, para crear herramientas y piezas diversas que implican cierta ingeniería y que son otro elemento para acentuar los atributos asociados a su condición masculina. En torno al trabajo en los talleres, existe una jerarquía ocupacional, más o menos rígida.

La movilidad ascendente en la pirámide laboral de este oficio se da por sentada mediante la experiencia acumulada, aunque en la práctica hay obstáculos para que se manifieste en el mismo taller; por lo tanto, quienes se consideran y muestran ser capaces de convertirse en maestros tienden a buscar conformar un nuevo taller o llevar su experiencia a un sitio donde le sea mejor remunerada. En este sentido, dentro de cada taller la figura del “maestro mecánico” se erige como centro reproductor del conocimiento y sobre el control del mismo, pues coincide en que se trata del dueño del establecimiento. Por esta razón, se crea una dependencia y cierto clientelismo de los subalternos hacia el superior (al maestro), quien les retribuye con un trato paternalista, dentro y fuera del espacio laboral.

En resumen, el oficio de transportista está plenamente identificado con la masculinidad, entre otras razones, porque el grupo laboral que lo integra ha estado estrictamente compuesto por este sector y por las asociaciones supuestas de aventura, potencia, fuerza, autonomía, competencia y habilidad desarrolladas en los distintos foros de actividad que usan, recorren, poseen y evocan. El oficio de chafirete hace posible que sus oficiantes amplíen sus horizontes a través de diversos contactos dentro de la esfera pública. El desempeño (*perform*) del oficio les refuerza las creencias asociadas comúnmente con la masculinidad. De este modo, se reafirma la apreciación de que los hombres constantemente agrandan sus dimensiones conocidas y son figuras principales del espacio público. La constante movilización, sin duda, ha favorecido lo anterior. En contraste con esta movilidad masculina, la consolidación del sentido de autonomía repercute en la asociación de las mujeres con la “residencia”, con ello el rol de la mujer queda ligado a la familia, al hogar, al espacio privado; esto también se

acentúa cuando los conductores acuden a comer en sitios cercanos a las estaciones, donde regularmente son atendidos por mujeres.

Masculinidades ambivalentes: el tránsito entre idas y vueltas

Dentro de la estructura ideológica del patriarcado, la masculinidad heterosexual ha sido tradicionalmente estructurada como la norma para definir los géneros; al mismo tiempo que el machismo se ha considerado la versión más extrema de la representación pública de la masculinidad heterosexual. Según Gilmore (1994: 46), este tipo idealizado de virilidad extendido en muchas sociedades, a menudo contrasta y muestra la inseguridad de las personas que intentan materializarla; por lo tanto su realización es una expresión dramática que descansa en códigos rígidos de actuación decisiva en muchas de las esferas de la vida. De acuerdo con Gutmann (1994:10), para el caso de México, autores como Samuel Ramos, Octavio Paz y Oscar Lewis definieron en los años cincuenta de manera casi lapidaria cómo se hace un hombre en México (en contraste, se dice que las mujeres nacen), y con ello, difundieron cierto estereotipo de los hombres latinoamericanos que ha prevalecido más o menos hasta la actualidad.

Entre las formas culturales que contribuyen a mantener esta imagen de la masculinidad dominante están la socialización familiar, algunas tradiciones religiosas y especialmente los discursos mediáticos. Asturias (1997) plantea que actualmente hay tres vías de aprendizaje de la masculinidad entre los niños, las cuales implican riesgos para una perspectiva equilibrada sobre los géneros. La primera vía, la más reciente y quizá la más poderosa es la de los medios masivos de comunicación, ya que muchos menores ven más televisión que a su padre; en ella usualmente se presentan tres tipos de hombre: el deportista ultracompetitivo, el violento o criminal, y el alcohólico o drogadicto. Una segunda fuente viene de los modelos reconocidos entre el núcleo de amigos. Entre el grupo de pares gana y es “exitoso” quien es más agresivo, violento o termina desafiando a la autoridad. Una tercera vía es en la que aprenden por “reacción” o en oposición a lo femenino, la cual parece más dañina por lo cerrado y lo difícil para la convivencia humana. Lo importante al destacar estas formas de aprendizaje es que transmiten cotidianamente una imagen altamente estereotipada, distorsionada y limitada de las masculinidades.

En México, la masculinidad tiene un valor especial. El ideal de hombre honorable se expresa con la palabra “hombría”. Masculinidad significa acción, valentía, ya sea que se emplee para fines morales e inmorales. *Machín, cabrón, chingón*, son términos que se escuchan frecuentemente entre los chafiretes, y que se expresan como la quintaesencia sexual, física del hombre. Lo anterior contrasta con las virtudes exaltadas desde la masculinidad hacia lo femenino: modestia, contención y virginidad, así como también manifiestan rechazo hacia quienes difieren de su modelo: gays, travestis, transexuales, lesbianas, etcétera.

Sin embargo, las variaciones de significado y la opacidad de roles entre los hombres son los rasgos más comunes en la determinación de la masculinidad, y lo es también entre los choferes; no obstante, la masculinidad dominante encuentra una de sus versiones más conspicuas entre los chafiretes, debido a su admiración de la masculinidad pública desenvuelta, arriesgada y de actuación efectiva, como la evoca Gilmore (1994: 47), para resaltar el afán heroico entre los griegos. Tampoco debemos atender demasiado a los significados de los términos “machismo”, “cabrón” o “chingón”, pues como ha sostenido Guttman (1997: 402-403; 1994: 15) para el caso del primer término, hay poco consenso sobre sus significados y lo cierto es que hay confusiones y posturas flexibles en cuanto al sitio cultural que ocupan los hombres y las relaciones de género en México.

A continuación exploraré brevemente algunas variaciones y confusiones de la masculinidad entre los chafiretes para plantear que no existe una visión homogénea al respecto, sino un conjunto de masculinidades ambiguas y contradictorias.

En primer lugar, debemos considerar que en el oficio de chofer se vive como en un paréntesis entre viajes y residencias, entre la excitación y el aburrimiento, entre la aventura y la rutina; esto les hace percibir su vida como una extraordinaria unidad a su control, mediante la cual persiguen la gloria para ellos y su familia (Aguilar, 2000: 103). Como lo hiciera el Ulises griego, los choferes empujan la construcción de una masculinidad viajera, pragmática, eficiente, lúdica y autónoma, pero también les resulta significativo como un medio para conseguir un sitio en el espacio urbano. En cierto modo, invertir el oficio de chafirete como un oficio excitante es, usando la frase de Goffman, “donde está la acción”. De acuerdo con Goffman (1970: 186), la

mayoría de situaciones de “acción” son en gran medida escenario de actividades masculinas, donde destaca un culto a la virilidad basado en la acción, a pesar de que existen toreras, jugadoras o conductoras, se pondera lo varonil en menosprecio de la “acción femenil”.

Quizá en extremo podría señalar que los profesionales del volante están habilitados para escapar del reino de mundanidad y opacidad a que parecen condenarlos circunstancias familiares, laborales, barriales o hasta culturales, para entrar en un espacio extraordinario, “hiperreal”, en el cual pretenden alcanzar un yo masculinizado por encima de los comunes, un yo casi heroico (Benjamín, 1980). Esta interpretación refuerza su percepción de la vida en la calle como una potencial fuente de aventuras valerosas, pletórica de riesgos, bravura, excitación y fuerza emocional, que los choferes contrastan con la vida tranquila y terrenal de la vida cotidiana (Featherstone, 1992). Los chafiretes subvierten con su presencia en la calle la distinción de la vida de trabajo y la vida cotidiana, la hacen deseable, mejor, la recrean como una serie televisiva de aventuras o un simulacro de la vida épica con sus promesas de excitación, erotismo, tensiones, peligros y triunfos. Los chafiretes lo saben, y hay diversas maneras de lidiar con el estigma que subyace en la opinión pública sobre este oficio, aunque prevalece la ambivalencia en sus opiniones. Desde aquellos que reconocen sus bondades. Rogelio (con más de 15 años en el oficio) explicaba que el ser chofer le daba oportunidad de “... aprender mucho de todo, conoces mucha gente, lugares, tienes viejas, pomos (alcohol), cuates (amigos), mientras haces tu trabajo, ¡qué más quieres!”. Hasta quienes se muestran más cautelosos. Manuel (chofer propietario con 18 años de experiencia) señaló: “Es un trabajo como cualquier otro, estás por necesidad. No es lo mejor pero da para comer y... pues hay dos tres buenos desmadres”.

Al visualizar su vida en el espacio público como una serie de acciones casi heroicas, el chafirete inviste de un sentido unitario al conjunto de sus actos y cree poseer el control absoluto de ellos, pero al no poder cumplir con este ideal en su desempeño cotidiano les produce sentimientos de frustración, desgaste y reacciones negativas respecto a los otros y a sí mismos; a menudo la violencia es la respuesta más inmediata para mostrar su importancia, su valor masculino (Kaufman, 2000: 5). Sin embargo, esta violencia suele también investirse con la creencia en el honor y el prestigio, a la manera de los guerreros antiguos; por lo anterior también hay una tendencia al estoicismo, que

será más apreciada en cuanto tenga más sacrificio, pues es la oportunidad de mostrar más resistencia a la “carrilla” (peso, adversidad). En otros términos, no todos consiguen disfrutar de este estilo de vida. Debido, entre otras razones, a las posiciones que guarda cada sujeto dentro de la estructura de relaciones del gremio; los cambios en los ciclos de vida de los choferes (entre los viejos conductores es común escuchar referirse al oficio como algo aburrido); y las cada vez más difíciles condiciones laborales que les impide capitalizar económicamente sus esfuerzos. Como lo señaló *el colibrí* (un chofer propietario ya retirado): “Hay demasiada tensión de la familia, porque la mayoría de los operadores son jefes de familia; de los usuarios, pues en las manos del chofer ponen su vida y, a veces, le gritan u ofenden a uno, y uno debe quedarse callado, tratar de no responder, aunque... También de las autoridades que a cada rato nos quieren sacar dinero... y de todo esto pocos se dan cuenta, de toda la responsabilidad que tiene el operador. ¡Ni ellos mismos! Si lo supieran muchos dejarían el volante...”

En breve, la tendencia a la hipermasculinización provoca más sufrimiento que gozo en la mayoría de chafiretes, pues el dolor provocado al no poder materializarla les conduce por un camino de miedos, frustraciones y a sentirse vulnerables: sin poder. El apego de los choferes a su oficio puede ser visto como una pasión maliciosa y oblicua, siempre tentada por la sospecha de que se podría estar pagando un precio demasiado alto por darse a uno mismo la oportunidad más alto que otros accesos de una realización ontológica y de reconocimiento social. Los chafiretes confusamente comprenden, mientras arriesgan su vida en la carretera, que están siendo orientados por un deseo de máxima aventura y virilidad.

El encanto del oficio de chofer sobre sus practicantes forma lazos de atracción y afecto que son, al mismo tiempo, cadenas que los mantienen en una prisión de deseo y sufrimiento que ellos mismos contribuyen a crear. La vida entre los extremos del más evidente peligro y la más repentina emoción (o la posibilidad [sensación] de liberación) oscila en cada chafirete entre el inmediato placer y sufrimiento. El espíritu por decirlo así está aquí más dispuesto y acostumbrado a saltar (a menudo) con igual intensidad de un extremo a otro (Simmel, 1988).

En segundo lugar, si bien uno de los pilares de la masculinidad machista es prescribir la heterosexualidad, lo cierto es que entre los choferes son corrientes las anécdotas sobre prácticas homosexuales, sobre todo durante las parrandas que suelen durar varios días, pero de las que poco se habla explícitamente. La mediación alcohólica normalmente es propiciadora de estos encuentros con otros hombres. A menudo, tal mediación la utilizan ya sea para justificarse o para confirmar que su hombría es algo fuera de lo común. En otras palabras, en algunos casos el intercambio con otras preferencias sexuales (excepto mujeres) es un asunto de reprobación y vergüenza (una “pequeña” equivocación); mientras en otros es motivo de orgullo y demostración de “mayor” virilidad.

En tercer lugar, en relación con la importancia del control de la sexualidad femenina y el cuidado de los hijos como responsabilidad exclusiva de la mujer, también encontramos matices.¹³ Debido a que los choferes salen a trabajar, a menudo más de 12 horas, sus esposas permanecen en casa la mayor parte del día, por lo cual se abre un espacio para la infidelidad entre hombres y mujeres debido al tiempo que están separados, aunque el ambiente es más favorable para ellos, quienes suelen aprovechar más esta situación. El cuidado de los niños es, de entrada, asignado al rol femenino, pero los padres tienen frecuentes expresiones de cuidado y afecto hacia sus hijos e hijas intentando retribuirles algo del tiempo que les resta su oficio, pues frecuentemente comentan que se sienten en deuda con sus seres queridos debido a sus constantes ausencias. De hecho, el aura de sacrificio por su familia es la justificación más importante para desempeñar su trabajo (Aguilar, 2000: 103).

Finalmente, las relaciones entre los choferes y las máquinas van más allá de una mera herramienta o extensión de ciertas funciones miméticas del cuerpo humano, lo que nos lleva a sugerir la hipótesis de que su identidad de género se complica al considerar este elemento.

¹³ De acuerdo con Guttman (1999: 86-87), no hay un patrón homogéneo en torno a la paternidad en los sectores populares de Coyoacán (Distrito Federal), no es una variable que dependa de la clase social, pues así como hay hombres que poco tienen que ver con sus hijos, otros muchos ejercen una paternidad activa. Esto implica también la participación de las mujeres en la definición de los significados del ser hombre y de las cosas que ellos hacen.

Como para los *lowriders* chicanos, descritos por Bright (1998), para los chafiretes del centro de México su “corazón está en las ruedas”; lo cual implica un fuerte vínculo entre el cuerpo del chofer y el aparato. Las cualidades del automotor son extendidas al cuerpo a la manera de los *cyborgs* mezcla de autómatas y organismos vivos descritos por Haraway (1991); de tal modo que se elude el dualismo simple que opone hombre a máquina para posibilitar formas de pensar acerca de las relaciones entre las personas y los automotores, que si bien refuerza la asociación de actividad, fuerza y potencia entre los conductores y la masculinidad dominante, esta relación se manifiesta de modo *sui generis*, en algunos casos, debido a los sentimientos que se vuelcan sobre el vehículo, así como a su modo de referirse a su vida “arriba” o “abajo” del transporte. Explica Chano (chofer con 15 años de experiencia): “por el tiempo que paso arriba del carro... ya es como mi casa, como mi segunda casa. Es una manera de vivir”. Salvador de 20 años (dos como “microbusero”) expresó de modo contundente: “mi ‘micro’ es como mi casa, mi departamento, es mi *camper*: como, duermo, también abro la puerta y ya es baño. Es todo”. Más evidente es la asociación entre el hogar y el vehículo para los transportistas de carga o de pasajeros que recorren grandes distancias, también llamados foráneos.

La cantidad de dinero, tiempo, esfuerzo y cuidado que los conductores le dedican a un vehículo es motivo de conflicto en algunas familias, pues las esposas ven una amenaza y una desigual competencia en relación con los afectos de los hombres (Brigh, 1998: 595). Los hombres suelen manifestar que cuidar el vehículo es cuidar a su familia, pero a menudo empíricamente se comportan con sus vehículos como lo harían si se tratara de otra persona (un colega, un socio, hasta una esposa); y en otras ocasiones se portan como lo suele hacer una mujer en su casa, quien “según la tradición dominante” tiene su lugar en la cocina; los choferes son quienes poseen un sitio privilegiado en las cabinas de sus vehículos (Aguilar, 2000: 94-95). “Es casi casi mi compañero, porque tengo que estar al pendiente de él casi como una persona”, manifestó Eduardo de 26 años, diez como chofer. Miguel (22 años y dos como chofer) explicó más enfático: “es como parte de la familia, como tener un hermano. Darle su mantenimiento, estar al cuidado de él (...) hay que tratarlo bien, es casi como otra persona... ¡hay que darle amor a un pinche carro! Porque si no se va para abajo...” En suma, los automotores están siendo

corporeizados (*embodiment*) vinculando movilidad, corporalidad y afectividad. De este modo, el vehículo es semejante al cuerpo humano, un sitio de y para la inscripción cultural, con ello se amplían las posibilidades de exhibición e inscripción de las relaciones sociales para muchos choferes, produciendo un amplio rango de prácticas estéticas y formas de representar libremente su modo de vida (Aguilar, 2000:100-101).

Consideraciones finales

En México como en otros muchos puntos del planeta, la presencia de un sistema de transporte de pasajeros se asoció con ideas de progreso, apertura de horizontes, mercados e intercambios, consolidación de las unidades nacionales, de cercanía y, en suma, del triunfo de la movilidad. Asimismo, los automotores, herederos del sistema ferroviario, aparecen desde sus inicios ligados a imágenes de la masculinidad dominante.

En este trabajo señalé que las prácticas y representaciones generadas en el trabajo de los hombres dentro del autotransporte, en efecto, refuerzan cotidianamente su condición de género, adquirida mediante su socialización y de su interacción con el entorno cultural más amplio al que pertenecen. La formación histórica de las diferencias de género en el lenguaje, en los discursos corrientes y en las prácticas cotidianas ha privilegiado hasta reificar la asociación entre espacios públicos, automotores y masculinidad heterosexual/patriarcal como una construcción casi natural.

Sin embargo, debemos insistir en que esa asociación debe seguir problematizándose, tomando en consideración las distintas mediaciones socioculturales y materiales que la sustentan y le dan concreción en nuestras localidades. Los elementos revisados en este trabajo exploran condiciones específicas por las cuales los conductores del transporte público en México construyen ciertas relaciones laborales según su condición de género, usan determinados lugares que favorecen su legitimidad como ciudadanos, y cómo van configurando sus experiencias de alteridad; las cuales a menudo contrastan o son ambiguas respecto a la vertiente dominante.

En torno al ámbito laboral, podemos concluir que las prácticas y representaciones generadas en el trabajo de los hombres dedicados al transporte refuerzan cotidianamente la condición de género, adquirida

a través del proceso de socialización y de su interacción con el medio cultural en que se desenvuelven, las relaciones que experimentan y la gama de conocimientos que van adquiriendo, tanto a través de su propia experiencia como mediante las experiencias de otros. El eje central de la cuestión laboral está vinculado con la disputa por el poder, en donde los diferentes actores van creando y recreando referentes de identidad mediante su posición en el trabajo, su condición genérica y su adscripción ciudadana. Entonces, a través de sus prácticas y de ciertas creencias arraigadas van rehaciendo relaciones de reconocimiento y (des)conocimiento.

La imagen masculina configurada y enaltecida por los choferes resulta una especie de culto a lo público, una fascinación por los lugares de tránsito, por las contingencias y los encuentros con otras personas y con las máquinas, a partir de vivir con plena intensidad cada una de sus experiencias tanto dentro como fuera del vehículo. Estos contextos abiertos se asocian con la posibilidad de una hazaña y de un acto público donde esperan sobrevivir gracias a su fuerza física, su audacia y a sus arduos honrados o tramposos, así como a los espacios laborales donde los hombres realizan sus actividades productivas y donde transcurre buena parte de su vivencia urbana y de su habitar.

Debido a que no hay procesos de reflexión para descentrar la imagen dominante de la masculinidad y sobre las posibilidades de experimentar masculinidades diversas no estereotipadas ni esencialistas, los choferes que abrazan la creencia vinculada con deber materializar la masculinidad dominante transitan dolorosamente en el camino para conseguirla. La pasión de los choferes está inmersa por la contradicción alrededor del universo del volante, y no es sino un avatar de la contradicción más vasta de los supuestos ampliamente aceptados de la masculinidad.

Con lo anterior, he querido llamar la atención hacia los condicionamientos que tienen los espacios laborales en la configuración de las masculinidades y las relaciones de género. De este modo, en el caso de los chafiretes, a través de sus espacios laborales van estableciendo puntos de similitud y de diferencia, así como mediante sus prácticas sociales van reconstruyendo los sentidos de dichos espacios, que han sido contruidos históricamente. Los choferes han sido sujetos privilegiados del espacio urbano y desde ahí abrigan cierto desprecio hacia quienes realizan ocupaciones tranquilas

o seguras, así como hacia quienes no comparten sus códigos sexuales o genéricos. Aunque tales arreglos tampoco son placenteros para todos ni todo el tiempo para cada uno, por el contrario, la dosis de dolor, miedo, incertidumbre y desgaste les significa contradictoriamente, a menudo, más sufrimiento que disfrute.

Finalmente, una consideración más general es adelantar en torno a que la noción de masculinidad debe ser reemplazada por una idea de múltiples masculinidades, en las cuales las fronteras de las representaciones sexuales y de género sean opacas, redibujadas; mejor dicho, que están en constante redefinición y que no esperemos cosificarlas o investirlas de una esencia; por el contrario, la categoría de masculinidad deber ser vista de modo ambivalente, siempre compleja y dependiente de condiciones materiales, de poder personal e institucional. La masculinidad como se ha sostenido en este trabajo es un interjuego de factores simbólicos, contextuales, intelectuales y emocionales que se materializan en las relaciones entre mujeres y hombres u otros géneros, según mediaciones etarias, de raza, nacionalidad, clase social, ámbitos laborales y tecnologías materiales.

jneryy@yahoo.com.mx

Jesús Aguilar Nery. Licenciado en Antropología Social por la UAM-I. Maestro en Antropología Social por el CIESAS. Actualmente cursa el doctorado en Estudios Urbanos y Movimientos Sociales, en la Universitat Rovira i Virgili de España.

Recepción: 22 de agosto de 2003

Aprobación: 3 de septiembre de 2003

Bibliografía

- Aguilar, Jesús (2000), "Las culturas del volante en la Ciudad de México. Aproximación etnográfica a los choferes del transporte público", en *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, época II, VI (12), México: U. de Colima, 85-110 pp.
- Asturias, Laura E. (1997), "Construcción de la masculinidad y relaciones de género", en *Foro: Mujeres en lucha por la igualdad de derechos y la justicia social*, 5 de marzo, Guatemala. Disponible (on line): <http://www.arnet.com.br/marko/artasturias.htm> [2001, junio 1].
- Augé, Marc (1985), *Travesía por los jardines de Luxemburgo*, Barcelona: Gedisa.

- Berman, Marshall (1989), *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México: Siglo XXI.
- Baudrillard, Jean (1969), *El sistema de los objetos*, México: Siglo XXI.
- Benjamin, Jessica (1980), "The bonds of love: Rational violence and erotic domination", en *Feminist Studies* 6(1), 144-174 pp.
- Bourdieu, Pierre (2000), *La dominación masculina*, Barcelona: Anagrama.
- Bright, Brenda (1998), "Heart like a car: Hispano/Chicano culture in northern New Mexico", en *American Ethnologist*, 25 (4), Arlington: AES, 583-609 pp.
- Brown, Richard (1987), *Society as text: Essays on rhetoric, reason, and reality*, Chicago: University of Chicago Press.
- Butler, Judith (1990), *Gender trouble: Feminism and the subversion of identity*, NY: Routledge.
- Camarena, Mario (1991-1992), "El tranvía en época de cambio", en *Historias*, núm. 27, México: INAH, 141-149 pp.
- Clifford, James (1999), *Itinerarios transculturales*, Barcelona: Gedisa.
- Coatsworth, John (1984), *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México: Era.
- Cohan S. y Hark, IR (eds.) (1993), *Screen the male: exploring masculinities in Hollywood cinema*, London: Routledge.
- De Barbieri, Teresita (1995), "Certezas y malos entendidos sobre la categoría de género", en *Estudios básicos sobre derechos humanos*, vol. IV, San José: Instituto Interamericano de Derechos Humanos.
- Featherstone, Mike (1992), "The heroic life and everyday life", en *Theory, Culture and Society*, núm. 9, London: Sage, 159-182 pp.
- García, Néstor et al. (1996), *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*, México: UAMI-Grijalbo.
- Giddens, Anthony (1995), *La constitución de la sociedad*, Buenos Aires: Amorrortu.
- Gilmore, David (1997), "Cuenca mediterránea: la excelencia en la actuación", en Valdés y Olavaria (eds.), *Masculinidad/es. Poder y crisis*, Santiago: ISIS-FLACSO.
- _____ (1994), *Hacerse hombre. Concepciones culturales de la masculinidad*, Barcelona: Paidós.
- Goffman, Irving (1970), *Ritual de la interacción*, Buenos Aires: Tiempo contemporáneo.
- Gorz, André (1995), *Metamorfosis del trabajo. Búsqueda del sentido: crítica de la razón económica*, Madrid: Sistema.
- Gutiérrez, Noé (1988), *Qué trabajos pasa Carlos: la construcción interactiva del albur en Tepito*, Tesis de Licenciatura, México: UAM-I., CSH.
- Guttmann, Matthew (1999), "Desafiando al padre mexicano: el hogar como zona de frontera en la Ciudad de México", en *Anales del Museo Nacional de Antropología*, núm. 6, Madrid: MNA, 83-103 pp.
- _____ (1997), "Trafficking in men: The anthropology of masculinity", en *Annual Review of Anthropology*, 26, California, 385-409 pp.
- _____ (1994), "Los hijos de Lewis: la sensibilidad antropológica y el caso de los pobres machos", en *Alteridades*, 4 (7), México: UAM-I., 9-19 pp.
- Haraway, Donna (1991), *Simians, cyborgs and woman: The reinvention of nature*, London: Free Association Books.

<http://nacos.com.mx/peseros>

- Ibarra, Valentín (1991), "Conformación del espacio urbano y su relación con el transporte público. Aspectos históricos", en Schteingart, Martha (coord.), *Espacio y vivienda en la Ciudad de México*, México: Col. Méx-I, Asamblea de Representantes del Distrito Federal.
- Kaufman, Michel (2000), "Masculinidad dominante, armadura que paraliza", en el suplemento de salud, sexualidad y sida: "Letra S", núm. 45, 6 de abril, del periódico *La Jornada*.
- Lagarde, Marcela (1992), *Identidad de género*, Managua: CENZONTLE.
- Lamas, Marta (comp.) (1996), *El género: La construcción cultural de la diferencia sexual*, México: Miguel A. Porrúa-PUEG-UNAM.
- Lezama, José Luis (1993), *Teoría social, espacio y ciudad*, México: Colegio de México.
- Marqués, Joan-Vicent (1997), "Varón y patriarcado", en Valdés y Olavaria (eds.) *Masculinidad/es. Poder y crisis*, Santiago: ISIS/FLACSO.
- Safa, Patricia (1993), "Espacio urbano como experiencia cultural", en Estrada, Margarita *et al.* (comps.), *Antropología y ciudad*, México: CIESAS-UAM-I.
- Simmel, George (1988), *Sobre la aventura. Ensayos filosóficos*, Barcelona: Península.
- Soja, Edward (1988) "*La réaffirmation de l'espace dans la théorie sociale: La prochaine 'fin de siècle'*", en G. Bemko *et al.*, *Les nouveaux aspects de la théorie sociale. De la géographie à la sociologie*, Francia: Paradigme.
- Thompson, John B. (1998), *Los media y la modernidad. Una teoría de los medios de comunicación*, Barcelona: Paidós.
- Zozaya, Manuel (2000), "Formas inéditas de articular masculinidades". Entrevista con Robert Connell, en el suplemento de salud, sexualidad y sida: "Letra S", núm. 53, 7 de diciembre, del periódico *La Jornada*.